

## **Приватно-державне партнерство як напрямок поліпшення фінансування дорожньої галузі**

*Іскандарян К.А., Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Мережа автомобільних доріг є основною складовою інфраструктури кожної держави як основної передумови економічного зростання і підвищення добробуту населення. Проте сучасна дорожня інфраструктура, по-перше, не відповідає потребам економіки, основні фонди галузі значно застарілі, а по-друге, спостерігається неефективне використання потужностей і ресурсів, низький рівень менеджменту та корупція. Оскільки Україна політично претендує на роль важливого транзитного регіону, то, зрозуміло, що пріоритетом має стати досягнення нормативного технічно-експлуатаційного стану доріг та мостів, і єдиною передумовою цього є достатнє фінансування.

Дорожня мережа завжди буде потребувати інтенсивного фінансування. У найближчі 10 років у неї треба інвестувати 3,5-5 млрд. доларів щорічно. У Європейському банку реконструкції та розвитку вважають, що Україні необхідно витратити 4 % свого валового продукту на ці потреби, тобто не менш 20 млрд. гривень на рік (підтримання доріг у нормальному стані за європейськими стандартами потребує 1,5-2 % ВВП). Однак в цьому році на розвиток та утримання дорожньої мережі України з бюджету було виділено всього близько 6 млрд. гривень (1 % ВВП) – майже в чотири рази менше від необхідного, адже за розрахунками фахівців Харківського національного автомобільно-дорожнього університету оптимальний рівень фінансування щорічних потреб дорожнього господарства складає 7,76 млрд. грн. на рік. Тому пошук напрямків поліпшення джерел фінансування дорожньої галузі є досить актуальним.

Виходячи із ситуації недостатнього фінансування дорожньої галузі було проаналізовано досвід формування джерел дорожніх фондів у розвинутих країнах та країнах ближнього зарубіжжя (таблиця). За результатами аналізу можна зазначити, що найвищий відсоток збігу мають такі джерела формування дорожніх фондів: податок на пальне – 83 %, податок на транспортний засіб – 66,4 %, податок на нафтопродукти, на проїзд та на супутні товари – 49,8 %. Щодо інших джерел, то вони мають нижчий відсоток збігу, адже є досить специфічними, але відповідними до країни, де їх сформовано.

Більшість країн світу, шукаючи найкращі механізми вирішення подібних проблем, переконалися, що найефективнішим методом є впровадження приватно-державного партнерства, яке дає змогу отримати інвестиції, знизити виробничі витрати, отримувати бюджетні видатки, розподілити ризики, а також підвищити якість автомобільних доріг та досягти доступності послуг.

Отже, виходячи із ситуації недостатнього фінансування

дорожньої галузі, в якості інструменту удосконалення джерел фінансування дорожнього господарства на Україні пропонується упровадження приватно-державного партнерства. Класична модель приватно-державного партнерства передбачає розподіл прав між державою і приватним сектором таким чином, що інвестор отримує повну комерційну незалежність і доходи, а держава зберігає за собою повноваження регулювання та контролю. Модель приватно-державного партнерства передбачає, що інвестори і держава, приватні компанії, є партнерами. Для держави це один з найефективніших методів виконання своїх функцій на високому рівні, а для інвестора – це передусім комерційна пропозиція, яка має покрити усі витрати і забезпечити отримання прибутків.

Серед моделей приватно-державного партнерства можна відокремити три основні типи :

- лізингові (орендні) моделі передбачають державні субсидії, тобто приватний сектор, як правило, будує і утримує, експлуатує об'єкт відповідно до умов лізингу (оренди), а після закінчення терміну оренди передає його державі;

- концесійні моделі також можуть включати державні асигнування на будівництво, утримання та експлуатацію об'єкта концесії. Проте більша частка зобов'язань належить концесіонеру. При цьому власником автомобільної дороги або дорожнього об'єкта є держава;

- приватизаційні моделі, основним аспектом є те, що держава передає об'єкт або його частину у власність приватному сектору. Зазвичай, держава вимагає виконання ряду умов при укладанні таких договорів, щоб забезпечити покращення об'єкта, надання доступних послуг високої якості.

Приватно-державне партнерство у світі поширюється переважно у вигляді концесій. Концесія – це надання відповідно до договору на платній та строковій основі, природних багатств, підприємств, інших об'єктів господарювання, що належать державі чи місцевим органам влади, в тимчасову експлуатацію фізичним або юридичним особам, або права на створення об'єктів концесії, для задоволення громадських потреб. Європейські країни визначають концесію як систему відносин, у якій влада доручає третій стороні (приватній або змішаній організації) управління об'єктами інфраструктури або іншим суспільним майном на умовах прийняття цією стороною на себе підприємницьких ризиків і зобов'язань.

Таким чином, автор пропонує, в якості напрямку поліпшення джерел фінансування дорожньої галузі, упровадження приватно-державного партнерства, а саме, однієї з його форм – концесії, що передбачає впровадження платних автомобільних доріг. Необхідно відмітити, що реалізація цієї пропозиції має ряд певних проблем: відсутність наукових досліджень, щодо практичної їх реалізації, невизначеність вимог, обмеження ринку учасників, небажання споживачів

сплачувати нововведені платежі тощо. Але при підрахуванні корисного ефекту від упровадження приватно-державного партнерства у дорожню галузь, ці проблеми стають досить несуттєвими та вирішуються певним скоординованим підходом держави та часом.

Таблиця – Порівняльний аналіз джерел фінансування дорожнього господарства в різних країнах

Назва джерела фінансування	Нааяність джерела надходження					Відсоток збігу, %
	США	Франція	Австрія	Польща	Білорусь	Росія
Податок на пальне	+	-	+	+	+	+
Податок на транспортний засіб	+	+	+	-	-	+
Податки на нафтопродукти	-	+	-	-	+	+
Податок на проїзд	-	-	+	+	+	+
Податок на супутні товари	+	-	+	-	-	+
Податок на запасні частини	+	-	+	-	-	-
Податок на приватну власність	+	+	-	-	-	-
Транспортний внесок	-	+	-	-	-	-
Штрафи, накладені дорожньою поліцією	-	+	-	-	-	-
Податок на придбання автомобіля	+	+	-	-	+	+
Податок на шини	+	-	-	-	-	-
Податок на проїзд вантажних автомобілів та трейлерів	+	-	-	-	-	-
Амортизаційні відрахування	+	-	-	-	-	-
Дохід від випуску облігацій, пов'язаних із транспортом	+	-	-	-	-	-
Податок на вісь, податок за сертифікати на автомобілі	-	+	-	-	-	-
Плата за право воїти	-	+	+	-	-	-
Особливий податок на окремі види автомобілів підприємств	-	+	-	-	-	-
Особливий податок на окремі види автомобілів приватних власників	-	+	-	-	-	-
Податок на контракти по автомобільному забезпеченню	-	+	-	-	-	-
Податок на автомобілі туристичних товариств	-	+	-	-	-	-
Гербовий збір на транспортні контракти	-	+	-	-	-	-
Оренда плата з власників ресторанів, кафе тощо уздовж доріг	-	+	-	-	-	-
Спеціальна такса на пальне, ПДВ на транспортний засіб із новим двигуном, податок на зношений транспортний засіб	-	-	+	-	-	-
Кредити Світового та Європейського банків, гранти ЄС	-	-	-	+	-	-
Збір за проїзд іноземних автомобілів	-	-	-	-	+	-
Земельний податок в розмірі 100 % доходів, субвенції бюджетам суб'єктів РФ з федерального бюджету	-	-	-	-	-	+
						16,6